

Miljödepartementet
Naturmiljöenheten, Vattenmiljö

Diarienummer
Utr 2021/16
Datum
2021-05-18

Yttrande över Havet och människan (SOU 2020:83) (M2021/00092)

Trafikanalys har givits tillfälle att lämna synpunkter på Miljömålsberedningens breda genomgång av havsmiljöproblematiken och vill lämna följande kommentarer.

Havsmiljölag riskerar ge obalans och otydlighet (avsnitt 1.1)

Med klimatlagen som förebild pekar Miljömålsberedningen på att havsmiljöproblematikens bredd och komplexitet motiverar en havsmiljölag för att förbättra samordningen av åtgärder. Trafikanalys är inte övertygade om att det vore bra. Vi kan känna en oro för att en havsmiljölag skulle kunna medföra en obalans gentemot andra miljömål, samtidigt som de formellt sett ska vara likvärdiga.

En sådan obalans skulle då också avspegla sig i den transportpolitiska målbilden där miljömålen är en del av hänsynsmålet, som i sin tur är likvärdigt med tillgänglighetsmålet.

En havsmiljölag enligt förslaget skulle, som vi förstår det, i praktiken ställa miljömålen *Hav i balans samt levande kust och skärgård* och *Ingen övergödning* över andra miljömål och därmed potentiellt påverka olika aktörers arbete mot en ökad prioritering av dessa havsmiljömål till nackdel för andra miljömål.

Förslaget bör enligt Trafikanalys också analyseras i ljuset av internationella konventioner, inte minst inom sjöfarten. Är avsikten att de konventioner som direkt reglerar miljöfrågor i sin helhet ska implementeras genom havsmiljölagen, eller krävs att vissa delar implementeras i parallell författning? Med det underlag som presenteras ser Trafikanalys en risk för ökad tungroddhet i regelarbetet, inte minst på sjöfartssidan där företrädare för den svenska regeringen samtidigt har fastslagit ambitionen att skapa tydligare regler och Europas bästa regelverk.¹

¹ Regeringen, *En svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö*, 2015, <https://www.regeringen.se/4a4f3c/contentassets/86a578f7a521469e9b6b8c62ac5aa128/maritim-strategi.pdf>

Kunskapsluckor behöver överbryggas innan effekterna av sjöfartens samlade påverkan på havsmiljön och dess ekosystem fullödigt kan följas och utvärderas (avsnitt 18.9.2)

Trafikanalys har i uppdrag att årligen göra en uppföljning av hur transportsystemet utvecklas i förhållande till det transportpolitiska tillgänglighetsmålet och hänsynsmålet. Hänsynsmålet kopplar bl.a. till de 16 miljömålen, vilket betyder att Trafikanalys också gör en övergripande uppföljning av hur sjöfarten och övriga trafikslag påverkar bland annat havsmiljön. Trafikanalys har i det sammanhanget valt ut några indikatorer som är relevanta för den uppföljningen och som det finns tillförlitligt dataunderlag för.

Miljömålsberedningen föreslår att Trafikanalys får till uppgift att följa upp och utvärdera effekterna av sjöfartens samlade påverkan på havsmiljön och dess ekosystem. Att en sådan uppgift inte är oproblematisk illustreras av Miljömålsberedningens beskrivning av de kunskapsgap och kunskapsluckor som finns inom området. Givet detta ser Trafikanalys små möjligheter att kunna genomföra ett sådant uppdrag på ett fullödigt sätt. Baserat på utredningens beskrivning ser vi att en sådan samlad bedömning skulle kräva utvecklad miljöövervakning avseende sådant som sjöfartens utsläpp av förorenat vatten till havsmiljön, undervattensbuller och grumling i känsliga vattenmiljöer (t.ex. lekområden), stranderosion orsakad av fartygssvall och möjligen förekomst av invasiva arter längs farlederna.

Trafikanalys har vare sig uppdrag, kompetens eller kapacitet att själva bedriva sådan övervakning. Innan de gap och kunskapsluckor som beredningen beskriver är åtgärdade eller åtminstone kraftigt förbättrade är det knappast meningsfullt att ge Trafikanalys ett fördjupat uppdrag att följa upp och utvärdera sjöfartens samlade miljöpåverkan enligt Miljömålsberedningens förslag.

Samtidigt ligger det naturligtvis i Trafikanalys uppdrag att inom de ramar vi har löpande utveckla och förbättra vår måluppföljning, som även omfattar beskrivningen av sjöfartens miljöpåverkan.

Farledsavgifterna ger inte tillräckliga miljöincitament

Miljömålsberedningen pekar (avsnitt 18.5.9) på att utvärderingar från Trafikanalys och VTI visar att farledsavgifterna inte ger tillräckliga miljöincitament.² Miljömålsberedningen föreslår därför (avsnitt 18.9.5) att när regeringen i enlighet med riksdagens tillkännagivande ser över miljödifferentieringen av farledsavgifterna så att dessa skapar incitament för ytterligare klimatåtgärder, även skapar incitament för övriga havsmiljöåtgärder.

Trafikanalys ställer sig i princip bakom förslaget. Samtidigt vill vi nu, liksom i vår utvärdering tidigare, påtala risken med att med differentiering av en given avgift försöka styra flera miljöparametrar: Incitamenten för varje enskild parameter blir mindre. Avgiftsdifferentiering har inte nödvändigtvis samma "bett" som marginalkostnads-

² Trafikanalys, *Miljökonsekvenser av nya farledsavgifter*, 2017
<https://www.trafa.se/sjofart/miljokonsekvenser-av-nya-farledsavgifter-6723/>

baserade miljöavgifter. Sjöfartsverkets nya system för farledsavgifter har inneburit att fler fartyg får rabatt för miljöanpassning, men rederiernas incitament att göra investeringar för att reducera utsläpp av kväveoxider har försvagats i och med att rabatten per fartyg blivit lägre i det nya systemet och att det nu går att få en hög reduktion i farledsavgift genom att göra förbättringar i andra miljö kategorier än utsläpp av kväveoxider (t.ex. avfallshantering).

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Björn Olsson (STOA). Anders Brandén Klang (UNA) och avdelningschef Gunnar Eriksson (STOA) har också medverkat i handläggningen av ärendet.

Mattias Viklund
Mattias Viklund (May 18, 2021 13:26 GMT+2)

Mattias Viklund
Generaldirektör

Yttrande_210518

Final Audit Report

2021-05-18

Created:	2021-05-18
By:	Monica Johnsson (monica.johnsson@trafa.se)
Status:	Signed
Transaction ID:	CBJCHBCAABAAUCjiqaUGOquKLz18f-ubfY00_rWxAD6t

"Yttrande_210518" History

-  Document created by Monica Johnsson (monica.johnsson@trafa.se)
2021-05-18 - 11:25:54 AM GMT- IP address: 185.183.147.246
-  Document emailed to Mattias Viklund (mattias.viklund@trafa.se) for signature
2021-05-18 - 11:26:15 AM GMT
-  Email viewed by Mattias Viklund (mattias.viklund@trafa.se)
2021-05-18 - 11:26:35 AM GMT- IP address: 85.230.235.242
-  Document e-signed by Mattias Viklund (mattias.viklund@trafa.se)
Signature Date: 2021-05-18 - 11:26:52 AM GMT - Time Source: server- IP address: 85.230.235.242
-  Agreement completed.
2021-05-18 - 11:26:52 AM GMT